

HE
3419
C17A5
1896

CAPE OF GOOD HOPE

FURTHER RAILWAY
CONVENTION BETWEEN
THE ORANGE FREE STATE
AND THE CAPE COLONY

A
A
0
0
1
0
0
7
6
8
4
2



UC SOUTHERN REGIONAL LIBRARY FACILITY



THE LIBRARY
OF
THE UNIVERSITY
OF CALIFORNIA
LOS ANGELES

GIFT OF

THE ARCHIVES DEPARTMENT,
UNION OF SOUTH AFRICA.

CAPE OF GOOD HOPE.

FURTHER

RAILWAY CONVENTION

BETWEEN THE

ORANGE FREE STATE

AND THE

CAPE COLONY.

Presented to both Houses of Parliament by Command of His Excellency the Governor.
1896.

CAPE TOWN

W. A. RICHARDS & SONS, GOVERNMENT PRINTERS, CASTLE-STREET.

1896.

[G. 3—206.]

424519 0000

CAPE OF GOOD HOPE.

FURTHER

RAILWAY CONVENTION

BETWEEN THE

ORANGE FREE STATE

AND THE

CAPE COLONY.

Presented to both Houses of Parliament by Command of His Excellency the Governor.
1896.

CAPE TOWN :
W. A. RICHARDS & SONS, GOVERNMENT PRINTERS, CASTLE-STREET.

1896.

[G. 3—'96.]

A.749.10.0.12.95.

THE

REPORT

OF THE

COMMISSION

ON THE

STATE

OF THE

OF THE

CAPE TOWN

PRINTED BY THE GOVERNMENT PRINTER, CAPE TOWN

1891

1891

[1891]

112
3419
C19A5
1896

Prime Minister's Office,
Cape Town, 27th December, 1895.

THE subjoined Further Railway Convention entered into between the Governments of the Orange Free State and the Cape Colony is hereby published for general information.

W. H. MILTON.
Secretary.

RAILWAY CONVENTION

BETWEEN THE ORANGE FREE STATE AND THE CAPE
COLONY.

WHEREAS

(A) The Volksraad of the Orange Free State did by resolutions of the 23rd January, 1894, and 3rd May, 1895, appended as Annexures (respectively marked A¹ and A²), authorise the construction of certain Railways in the Orange Free State, and did empower His Honour the State President, assisted by a Commission, named in the last above mentioned Resolution, to negotiate for the construction of the said Railways, by grant of concessions under certain stipulations and conditions in the said Resolutions referred to ;

(B) Thereafter, in pursuance of the said Resolutions applications were, by the Free State Government by Notice in the *Gouvernements Courant* of the said State, called for under the said conditions for concessions to construct and work the Lines of Railway as therein mentioned ;

(C) On the 14th day of November, 1895, the Government of the Colony of the Cape of Good Hope transmitted on behalf of that Government a proposal (copy whereof is hereunto annexed marked A³), in regard to the construction, maintenance and working of the said Railways ;

(D) Negotiations thereafter took place between the said Railway Commission, authorised by His Honour the State President, and the Commissioner and the Attorney-General as Ministers and Delegates on behalf of the Cape Colony.

(E) In the course of such negotiations a Memorandum of Agreement was adopted as embodied in Annexure (marked B) to serve as a proposed basis for a Convention.

(F) The Government of the Cape Colony thereafter intimated its willingness to enter into a Convention upon the basis so arrived at as aforesaid ; the said Convention to be completed after further negotiations, and, when and after executed, to be subject to the approval of the Parliament of the Cape Colony and the Volksraad of the Orange Free State ;

(G) Thereupon negotiations were, with the sanction and approval of His Excellency the Governor of the Cape of Good Hope resumed between the said Delegates from the Colony of the Cape of Good Hope, assisted by the said Railway Commission and the terms of a Convention were settled and agreed upon :—

[17. 3—'96.]

B

DSW

1095457

Now, therefore, His Excellency the Governor of the Cape of Good Hope and His Honour the Acting State President of the Orange Free State on behalf of their respective Governments do hereby mutually agree upon the following Articles of a Convention, on the understanding that the said Convention shall be subject to the approval of the said Parliament and Volksraad :—

PART I.

GENERAL ARTICLES.

Article I.

This Convention is based upon the Agreement, which is hereby confirmed, embodied in the memorandum set forth in the Annexure (marked B), which shall be read as though herein set forth in full, subject always to the provisions of Article II of Part V.

Article II.

The terms and stipulations of the Railway Conventions of
(a) 11th and 19th days of June, 1889,
and (b) 23rd and 28th days of March, 1891,
shall, so far as applicable and subject to such alterations as have heretofore been agreed upon by the respective Governments, be, *mutatis mutandis*, considered as forming part of this Convention, save in so far as the same are hereinafter modified.

PART II.

CONSTRUCTION, WORKING AND MAINTENANCE.

Article I.

The Orange Free State Government agrees to grant to the Cape Government the exclusive right to construct, maintain and work the following Lines of Railway, in this Convention referred to as the "New Railways," viz. :—

- (1) A line of Railway from a point on the Border of the Orange Free State, in the vicinity of Kimberley, to Bloemfontein; a junction with the Cape Railways to be effected at or near Kimberley;
- (2) A line of Railway from Harrismith to a junction with the Norval's Pont-Viljoensdrift Line, at a point between Zand and Valsch Rivers, as near as practicable to Kroonstad;
- (3) A line of Railway from Bloemfontein through the Districts of Ladybrand, Ficksburg and Bethlehem, to a point of junction on Line 2.
- (4) A Line of Railway starting from a point on Line 3 east of Modder River, not further than 30 miles east of Bloemfontein, to or near the Town of Wepener.

Article II.

The routes to be followed for Lines (1)(3) and (4) shall be the routes indicated in the extract from the minutes of a meeting of the Railway Commission dated 14th of November, 1895, which are set forth as Annexure C to this Convention, with this modification that if the recommendations of the Engineers should show that in consequence of engineering difficulties

a point of junction between Line (2) and Line (3) cannot conveniently be fixed within 20 miles to the westward of Bethlehem such point of junction may be fixed so much further to the westward as may be desirable, provided that such point of junction shall be within the District of Bethlehem.

Line (2) shall pass through or as near to the Town of Bethlehem as may, from an engineering point of view be conveniently possible.

Article III.

The Cape Government agrees to construct, maintain and work the said Lines as efficiently in all respects as undertaken by the said Government in regard to the Railway from Norval's Pont to Viljoensdrift and in other respects, subject to the provisions of the aforesaid Convention, save and in so far as the provisions thereof are modified by the stipulations and conditions contained in this Convention; provided that (a) no gradient shall be steeper than one in forty, and (b) the construction of the Lines (3) and (4) may, however, be lighter than the construction of Lines (1) and (2) in the respects provided in the Annexure (marked D).

Article IV.

Article V of Part I of the Convention dated 11th June, 1889, shall not be applicable to the New Railways, but in the event of its being found necessary to extend the existing Workshops at Bloemfontein for the purposes of the said Railways, the cost of such extension shall be added to the capital cost of the said Railways.

Article V.

The engines, travelling cranes and break-down vans requisite for the equipment of the several lines of the New Railways shall be provided as an addition to the capital cost of construction, the amounts to be, from time to time, fixed by mutual agreement or arbitration; provided that repairs or renewals shall be debited annually to working expenses.

Article VI.

Rolling-stock, other than engines, travelling cranes and break-down vans requisite from time to time for the due equipment of the said lines shall be provided by the Cape Government at a cost not to exceed £800 per mile; but

- (a) An allowance of 4% per annum for depreciation and ordinary renewals, and
- (b) The expenses of all repairs of rolling-stock as well as of renewals of any rolling-stock rendered incapable of repair by accident on the New Railways, shall be charged each year to the account of working expenses, which shall further be debited with 4% by way of interest on the prime cost of such rolling-stock; it being further understood that in the event of the Orange Free State taking over and working the New Railways there shall be payable to the Cape Government an amount, to be fixed by mutual agreement or arbitration, representing the then present value of the rolling-stock requisite for the due equipment of the said lines; due regard being had to the amounts found at such date to have been already debited for depreciation and ordinary renewals as hereinbefore, in sub-section (a) of this Article provided.

Article VII.

Two duly qualified Engineers shall be appointed, one by the Orange Free State Government and the other by the Cape Government: such Engineers shall jointly examine the surveys already made, and shall make such other surveys as may be required to enable them to report as to the best routes, in accordance with Annexure C, to be adopted for the New Railways, and they shall thereafter frame an estimate of the cost of construction of each of the lines of the said Railways; such estimates shall, subject to the approval of the two Governments, be taken as a maximum prime cost of the construction of the said Railways, and shall be appended to, and regarded as part of this Convention, and shall form an Annexure thereto: provided that the Engineers shall, at the same time, furnish approximate estimates as complete as may be practicable of the cost of each of the items referred to in Article XIII of this Part, which estimates shall be appended in a further Annexure to this Convention.

Article VIII.

- (a) Cost of Survey.
- (b) Cost, if any, of raising loan for the New Railways or any part thereof, provided that the terms of raising such loan shall have been settled after consultation with the Free State Government, and
- (c) Interest at the actual rate, not exceeding 4 % per annum, calculated upon the cost incurred during construction, including therein the cost incurred under Article XIII of this Part, shall be added to the cost of construction.

Article IX.

The Rails to be used in the construction of the New Railways shall be of steel, and, subject to the provisions of Article 3 of this Part and of Annexure D to this Convention, weigh not less than 60 lbs. per yard. The sleepers to be used in the construction shall be of steel or wrought iron, unless otherwise determined by mutual agreement.

Article X.

The Cape Government undertakes to expedite the construction of the New Railways as far as practicable and to have the New Railways sufficiently completed to be opened for traffic within the following periods, viz. :—

- (a) Line (1), on or before the 31st day of December, 1898;
- (b) Line (2), on or before the 31st day of December, 1899; and
- (c) Lines (3) and (4), as soon as may be after the 31st day of December, 1900;

and to be finally completed within the following periods, viz. :—

- (a) Line (1), on or before the 30th day of June, 1899;
- (β) Line (2), on or before the 30th day of June, 1900; and
- (γ) Lines (3) and (4) on or before the 31st day of December, 1901;

provided that if, by reason of any unforeseen event, beyond the control of the Cape Government, such as unusual floods causing destruction of bridges or otherwise, wrecks of vessels containing railway materials for the said railways, or act of God generally, the Cape Government shall not be in a position to complete the said railways within the respective before-mentioned periods, such further time shall be granted to that Government for such completion as may be decided upon by agreement between the two Governments, or, in case of difference, by arbitration as provided under Article I of Part VII of the Convention of 1889; provided further that

the penalty for delay in completion shall be for every day's delay not exceeding three months ten pounds sterling, for every day's delay during a further period not exceeding an additional three months, twenty pounds sterling, and for every day's delay beyond six months, fifty pounds sterling.

Article XI.

Whenever it shall be required by the Free State Government so to do, the Cape Government shall be bound to fence properly the New Railways.

Article XII.

Only such temporary bridges shall be constructed as may be requisite for the purposes of construction or maintenance of the New Railways or as shall be mutually agreed upon.

Article XIII.

The cost of

- (A) Station buildings;
- (B) Employé's quarters;
- (C) Compensation for expropriation;
- (D) The possible additional cost contemplated by Annexure D, subsection 6, to this Convention;
- (E) Fencing as is contemplated by Article XI of this Part or as may be found to be necessary;
- (F) Temporary bridges under the preceding Article;
- (G) Such extension of workshops as is provided for by Article IV of this Part;
- (H) Engines, travelling cranes and break-down vans provided for by Article V of this Part; and
- (I) Such further items as may be mutually agreed upon,

shall be added to the capital account of the cost of the New Railways, such additional cost not to be considered as included in the maximum estimate of the cost of construction hereinbefore provided for in Article VII of this Part.

PART III.

EXTENSIONS AND CONNECTIONS WITH OTHER LINES.

Article I.

In lieu of Article I, Part II of the Convention of 1889, the following Article is substituted:—

While any Railway in the Orange Free State is under the control of the Cape Government, the latter Government shall have the option to construct, maintain and work any authorised extension of, or connection with, such Railways in any direction upon the terms and conditions similar to those contained in this Convention, with such variations as altered circumstances may require and be agreed upon between the said Governments; provided that if the Free State Government shall at any time take over the existing line from Norvals Pont to Viljoensdrift the said option shall not apply in case the said Government shall be authorised and desire itself to construct any other extension of or connection with the said line, not competing with any line then under the control of the Cape Government; and it is further agreed that while the New Railways or any Extension thereof, or connection therewith, shall be under the control or management of the Cape Government, no higher or other tariff for the conveyance of imported goods shall be charged on, and no regulations for

working the same shall be made for, any extension or connection not under its control or management than is provided for by this Convention excepting on agreement with the Cape Government.

Article II.

In lieu of Article III of Part II of the Convention of 1889, the following article is substituted in relation to the New Railways:—

In the event of the Cape Government not exercising its option under Article I of this Part within six months from the date of receiving notice from the Free State Government the option shall lapse, and the said Government shall while working the New Railways, permit any other line to connect therewith where so required by the Free State Government, at the cost of each other line, the Cape Government giving the same every reasonable facility for the proper working of goods and passenger traffic, upon payment of such reasonable charge for use of any Station at the point of junction, and in respect of working the same from time to time as may be agreed upon; any difference under this Article to be referred to arbitration in the manner provided by Article I of Part VII of the Convention of 1889.

PART IV.

TARIFFS AND TRAFFIC.

Article I.

It is understood and agreed, in respect of Line (2), that the Cape Government shall have the right after consultation with the Free State Government so to adjust the Tariff of rates in respect to imported goods conveyed to any Station on the said Line west of the District of Bethlehem, that the total rate or rates from any other than a Cape Port shall not be less than the lowest through rate on the same class of goods from any Cape Colonial Port. The same right is conceded in respect of all Stations on the New Railways south of the District of Ficksburg.

Article II.

Each of the New Railways shall, as regards speed and facilities for traffic and in every case and in all respects enjoy the same privileges as any other similar line already built or which may be hereafter built by the Cape Government, either within or without the Cape Colony.

PART V.

ACCOUNTS.

Article I.

When any of the New Railways shall be open for traffic, the proportion to be charged against such Railways for the cost of General Management and expenses of junction with any existing lines, and the Salaries to be paid to Officials employed on such Railways shall be fixed by the Cape Government, in consultation with the Free State Government.

Article II.

The Cape Government agrees to an annual division of the profits on the Norval's Pont-Viljoensdrift line from and after the 31st day of December, 1896, and undertakes to state an account on the 31st day of December, 1896, and thereafter annually on the 31st day of December of each succeeding year, shewing the profit then due to the Free State Government in respect of the line.

The Free State Government agrees to lend the amount of the profits found on the 31st of December, 1896, to be standing to its credit, as a contribution towards the cost of construction of the New Railways, and the Cape Government engages to pay interest on this sum from the 1st day of January, 1897, at the rate of $2\frac{3}{4}\%$ per annum. In case the Free State Government shall at any time thereafter take over the Norval's Pont-Viljoensdrift line, it shall have the option to require the amount so lent as aforesaid to be applied towards part payment of the said line, on this condition, however, that the Free State Government shall pass Debentures in favour of the Cape Government for the aforesaid sum, in satisfaction *pro tanto* of the purchase price, such debentures to be discharged and acquitted to the extent of the said loan after two years' notice from either Government to the other, and meanwhile to bear interest at the rate of $3\frac{1}{2}\%$ per annum.

Article III.

In the accounts to be furnished as provided by Part IV of the Convention of 1889, there shall, from time to time, be included to the debit of the Revenue Account of the New Railways, the actual rate of interest such rate not to exceed 4 per cent. per annum, upon the capital sums then actually raised or expended by the Cape Government for the construction of the said Railways, including interest upon the amount lent under the last preceding Article. The profits, if any, on the line or lines of the New Railways open for traffic shall be divided annually at the 31st day of December of each and every year between the two Governments in equal shares; and the amount of the share of the Free State Government shall, if not applied as provided for by Annexure B be paid to that Government by the Cape Government in such a manner as the Free State Government may think fit.

In case there should be no profits, the deficiency, if any, on the cost of maintenance, working and interest shall be borne in accordance with the provisions embodied in Annexure B to this Convention.

PART VI.

LEGISLATION AND REGULATIONS.

Article I.

In lieu of Articles I and IV of Part 5 of the Convention of 1889, the following Article is substituted in relation to the New Railways:—

The Free State Government undertakes to submit to the Volksraad of the Orange Free State any legislation requisite for the necessary purposes of this Convention as well as for the regulation and management of the New Railways so that the Cape Government may be enabled fully to manage and control the same.

Such legislation should be based so far as may be practicable and applicable upon present legislation affecting Cape Government Railways in the Cape Colony.

All ordinary passenger time tables and all regulations for the New Railways affecting the public shall be subject to the approval of the Free State Government.

PART VII.

TAKING OVER OF RAILWAYS BY THE ORANGE FREE STATE.

Article I.

In lieu of Article I of Part VI of the Convention of 1889, the following Article is substituted in relation to the New Railways:—

Whenever, subject to the provisions set forth in Annexure B, and subject to a notice of not less than six months to be given to the Cape Government at any time after the completion of the lines, the Free State Government shall deem it expedient to take over the New Railways, the Cape Government shall hand over to the Free State Government in good and full working order, condition and repair (fair wear and tear excepted) the said Railways and all buildings and appurtenances including engines, travelling-cranes and break-down vans and such rolling-stock as is provided by Article VI of Part II of this Convention together with every other article or thing belonging to or connected with the said Railways; provided that the Free State Government shall not be at liberty to take over part of the said Railways only.

Article II.

On taking over the New Railways as aforesaid, the Free State Government shall pay to the Cape Government the actual cost of construction of the said Railways. The actual cost of the construction of the said Railways shall be determined in accordance with Articles III and VIII of Part II of this Convention, to which shall be added the cost of the several items enumerated and provided for in Article XIII of the said Part together with such additional sums as may have been, or shall be, specially sanctioned by the Free State Government.

Article III.

In the event of the Free State Government taking over from the Cape Government the New Railways, or any other Railway in the said State constructed by the Cape Colony, the Free State Government hereby agrees to concede to the Cape Government the privilege and preference of exercising the option to provide, in whole or in part, the funds required for such taking over, such option to be exercised within three months from the date of notice received from the Free State Government offering the terms and conditions as to interest, period of payment and otherwise upon which the Free State Government contemplates taking up any capital for the purpose of such taking over; it being understood that the rate of interest per annum to be paid by the Orange Free State on debentures at par shall be not less than 3 % nor more than 4 %, and that the period for redemption of debentures shall be not less than five years.

Article IV.

In the event of the Free State Government exercising its option, under the Convention of 1891, to take over the Bethulie-Springfontein line of Railway, the said Government hereby agrees to grant to the Cape Government the right to work the said line, upon terms similar to those provided in Annexure B to this Convention, for so long a period as the Cape Government shall work the Norval's Pont-Viljoensdrift line.

This done at Bloemfontein in the Orange Free State under the Public Seal,
on this the 19th day of December, 1895.

(Sgd.) P. J. BLIGNAUT,
Acting State President.

Given under my hand and the Public Seal of the Colony of the Cape of Good Hope, at Cape Town, this 24th day of December, 1895.

(Sgd.) HERCULES ROBINSON,
Governor.

ANNEXURE A¹.*(Translation.)*

Extract from the Minutes of the Honourable Volksraad of the Orange Free State, dated 23rd January, 1894.

On the Order of the Day: Paragraph 6 of the President's Speech—
Railways.

Resolution as proposed by Mr. G. F. Esselen, seconded by Mr. M. J. Martin.

No. 98. The Volksraad resolves that a Railway shall be built by way of concession from Harrismith *via* Bethlehem, or as near as possible to Bethlehem to a point of Junction on the Main Line as near as possible to Kroonstad with due regard to the stipulation about the point of Junction in the Railway Convention, and empowers the State President to grant a Concession for construction of the said Railway with due regard, as far as possible, to the recommendations contained in the Report of the Railway Commission laid before the Volksraad in its last ordinary annual Session, and appoints a Commission of eight members of the Volksraad together with the State Attorney to assist the State President in negotiating with the Concessionaires and in concluding the Contracts.

Carried.

ANNEXURE A².*(Translation.)*

Extract from the Minutes of the Honourable Volksraad of the O. F. State, dated 3rd May, 1895.

On the Order of the Day: Paragraph 6 of the President's Speech—
—Railways

Resolution as proposed by Mr. C. van der Wath, seconded by Mr. J. G. Keyter.

As amended by the amendment proposed by Mr. P. D. de Wet, seconded by Mr. J. G. Luyt

And amended by the amendment proposed by Mr. C. R. de Wet, seconded by Mr. S. P. Fouche.

No. 208. The Volksraad resolves that a Railway shall be built by way of concession from a point on the border of this State, in the vicinity of Kimberley, with the view to a Junction being effected from this point on to the existing Kimberley line to Bloemfontein, with due regard to the interests of Boshof and Petrusburg, and from Bloemfontein through the Grain Districts joining on to the Harrismith Extension previously voted; further a line from, or from the vicinity of, Wepener, joining on to the line from Bloemfontein through the Grain Districts at a point not further than 30 miles east of Bloemfontein.

The Volksraad empowers the State President to grant a Concession for construction of the said lines with due regard as far as possible to the recommendations contained in the Report of the Railway Commission laid before the Volksraad in its Annual Session of 1893, and appoints a Commission of eight members of the Volksraad together with the State Attorney to assist the State President in negotiating with the applicant, and in concluding the Contract.

Carried.

[G. 3—'96.]

ANNEXURE A^s.

Telegram from the Commissioner on behalf of the Government of the Cape
of Good Hope,

to

His Honour the State President,

Dated 14th November, 1895.

Your telegram 13th has had careful consideration by Ministry since my return, and I am authorised to say that after grave deliberation this Government desires to convey to your Honour its conclusion, that in case no tenders be accepted by you for the construction of the lines of Railway authorised by the Orange Free State Volksraad, this Government will be prepared to recommend to the Parliament of this Colony the construction of those lines upon terms and conditions which it believes could be satisfactorily arranged. This Government would be pleased to send to Bloemfontein representatives to confer with your Honour or the Commission on the subject if you agree that that course is desirable meanwhile without replying more in detail to your Honour's telegram, I may assure you that in case another offer be accepted this Government will not impose impossible or impracticable terms or conditions in connection with Junction at Kimberley, though I think it should be recognised that there will be great care necessary before such terms and conditions as to Junction with a New Railway administration can be satisfactorily arranged. Ministers have seen and concur with this telegram.

 ANNEXURE B.

The Commission would be prepared to recommend to His Honour the State President that in case the now existing Railway from Norval's Pont to Viljoensdrift be taken over by the Orange Free State, whether before or after the proposed new lines are completed by the Cape Colony, any loss on the Cost of Exploitation and Interest of the new lines, will be compensated for out of the profits, if any, of the line taken over, provided the State at the same time shares in the profits, if any, of the new lines and that until the new lines are completed and taken over by the Orange Free State right will be granted to the Cape Colony to exploit the Norval's Pont-Viljoensdrift line at a bonus of 25 per cent. on the net profits of that line with right to the Government of the Orange Free State to invest the Railway profits on the existing lines built by the Cape Colony, already made or still to be made, on terms to be agreed upon, as a contribution to the construction or in part payment on the eventual taking over of the one or other of the two Systems.

It must further be understood that the two Systems must in all respects be kept separate and that the deficiency, if any, on the Cost of Exploitation and Interest of the new lines will be covered out of the share of profits of the existing main line, accruing to the State; the regulation of the traffic to remain as till now subject to the mutual consent of both parties.

As long as no taking over takes place the conditions of the Convention with regard to the Norval's Pont-Viljoensdrift line will exist. In case of taking over, a notice of six months must be given.

The profits on the lines will be divided annually, and the Orange Free State will enjoy half of the profits, if any, on the new lines without being responsible for any loss on the new lines further than the amount of profits on the existing line accruing to the State during the current year.

It is further understood that unless or until the Orange Free State takes over the existing line, the deficiency, if any, on the exploitation of the proposed new lines below the exploitation cost and interest, will be compensated for out of the joint profits, if any, of the existing line.

ANNEXURE C.

(Translation).

Extract from the Minutes of the Railway Commission, dated 14th November, 1895.

On the Order of the Day :—

The consideration of the Routes of the proposed new lines.

I. KIMBERLEY-BLOEMFONTEIN LINE.

The Commission recommends to His Honour the State President to get this line built from Bloemfontein to Kimberley, and request His Honour to endeavour to obtain the consent of the Concessionaire for a deviation as much as possible in the neighbourhood of Petrusburg, and also a deviation from the straight direction of about five miles in favour of the town of Boshof.

II WEPENER BRANCH LINE.

Resolved to recommend to His Honour the State President to endeavour to get the line from Wepener to the point of junction built as follows :—

From the town Wepener, or if there are any Engineers difficulties to this, then from Jammerbergsdrift to a point of junction at the first suitable spot, considered from an Engineers point of view, on the other side of the Modder River within thirty miles from Bloemfontein.

III. BLOEMFONTEIN THROUGH THE GRAIN DISTRICTS TO BETHLEHEM.

The Commission recommends to His Honour the State President to get this line built as follows :—

From Bloemfontein to the town of Lady Brand, from there through the town of Ficksburg, from there in the neighbourhood of Kafferskop through Retiefsnek or Slabbertsnek to join the Harrismith Extension at or near Bethlehem, not further, however, than twenty miles to the west of the town of Bethlehem, with this understanding that, if there are any considerable engineer difficulties to touch one or more of the towns mentioned, the lines then to be built as near as possible to such town or towns.

ANNEXURE D.

1. Embankment.

a. Under 10 feet high to be 12 feet wide, but not less at the top.

b. 10 feet high or more to be 14 feet wide, but not less at the top

2. Formation in Cuttings, exclusive of width required for side drains to be 14 feet, but not less at the bottom

3. Ballasting to be 12 inches in depth, but not less save where special circumstances permit.

4. Permanent way to consist of steel rails of 46½ pounds to the yard.
5. Sleepers to be of Steel, Iron or Wood :—
 - a. Spaced on an average to the number of not less than 1,760 per mile.
 - b. At the joints of rails to be 2 feet 6 inches apart from centre to centre.
 - c. If of wood to be 6 feet 6 inches long, 9 inches wide and 4½ inches deep, but not of less dimensions.
 - d. If of iron or steel, the design to be approved by the Cape Government Engineer and the Engineer of the Orange Free State.
6. If at any time it may be mutually agreed to lay other rails and sleepers than those specified above any additional cost, which such change may involve shall form an extra to the Capital Cost of the line concerned.

SPOORWEG CONVENTIE

TUSSCHEN DEN ORANJE VRIJSTAAT EN DE KAAP KOLONIE.

NADEMAAL,—

(A) De Volksraad van den Oranje Vrijstaat volgens resolutien van den 23sten Januari, 1894, en van den 3den Mei, 1895, (hieraan toegevoegd als Bijlagen respectievelijk gemerkt A¹ en A²) machtiging heeft verleend tot het aanleggen van zekere Spoorwegen in den Oranje Vrijstaat, en Zijne HoogEdele den Staatspresident volmacht heeft gegeven om, onder medewerking van eene Commissie in laatstgenoemde resolutie aangewezen, over den aanleg der genoemde spoorwegen te onderhandelen, door het verleen van concessies onder zekere bepalingen en voorwaarden in gezegde resolutien genoemd;

(B) Dat daarna overeenkomstig genoemde resolutien applicaties door de Vrijstaatsche Regeering bij kennisgeving in de *Gouvernements Courant* van genoemden Staat werden gevraagd op de voorwaarden voornoemd, voor concessies voor het bouwen en exploiteeren van de spoorwegen daarin genoemd :

(C) Dat op den 14den November, 1895, het Kaapsche Gouvernement van wege dat Gouvernement een voorstel inzond (afschrift waarvan hieraan is gehecht, gemerkt A³) met betrekking tot den bouw, het onderhoud en de exploitatie van de genoemde spoorwegen;

(D) Dat daarna onderhandelingen zijn gevoerd tusschen de genoemde Spoorweg-Commissie (daartoe gemachtigd door Zijn HoogEdele den Staatspresident) en den Commissaris en den Staatsprocureur als Ministers en Afgevaardigden van wege de Kaap Kolonie;

(E) Dat in den loop dier onderhandelingen een memorandum van overeenkomst werd aangenomen, als vervat in de Bijlage (gemerkt B), om te dienen als een voorgestelde grondslag van een Conventie.

(F) Dat het Kaapsche Gouvernement zich daarop bereidwillig verklaard heeft om over te gaan tot een Conventie op den grondslag, die, zooals reeds gezegd, werd aangenomen;

Welke Conventie haar beslag zou moeten krijgen na verdere onderhandelingen en indien en nadat zij werd aangenomen, onderworpen zou zijn aan de goedkeuring van den Volksraad van den Oranje Vrijstaat en van het Kaapsche Parlement;

(G) Dat daarop de onderhandelingen onder de volmacht en goedkeuring van Zijne Excellentie den Gouverneur der Kaap Kolonie werden hervat tusschen de genoemden afgevaardigten van de Kaap Kolonie en de Spoorweg-Commissie voornoemd en de voorwaarden eener Conventie met wederzijdsch goedvinden werden vastgesteld :—

Zoo zijn—

Zijn Hoog Edele de Waarnemende Staatspresident en Zijne Excellentie de Gouverneur van de Kaap Kolonie namens hunne respectieve Regeeringen onderling overeengekomen omtrent de volgende artikelen eener Conventie, op voorwaarde dat gezegde Conventie onderworpen zal zijn aan de goedkeuring van den Volksraad en het Parlement voornoemd.

DEEL I.

ALGEMEENE BEPALINGEN.

Artikel 1.

Deze Conventie is gegrond op de overeenkomst, die hierbij wordt bevestigd en vervat is in het Memorandum, opgenomen als Bijlage (gemerkt B), die gelezen zal worden alsof dezelve tenvolle hierin ware uitgedrukt, onderworpen natuurlijk aan de bepalingen van Artikel 2, Deel V.

Artikel 2.

De artikelen en bepalingen van de Spoorweg-Conventie van

(a) Den 11den en den 19den dag van Juni, 1889, en

(b) Den 23sten en den 25sten dag van Maart, 1891, moeten, voorzoover dit toepasselijk is, en onder wijzigingen reeds vroeger goedgekeurd door de wederzijdsche Regeeringen *mutatis mutandis* worden opgevat als deel uitmakende van deze Conventie, behalve waar dezelve hieronder worden gewijzigd.

DEEL II.

• AANLEG, EXPLOITATIE EN ONDERHOUD.

Artikel 1.

De Regeering van den Oranje Vrijstaat verbindt zich aan het Kaapsche Gouvernement te verleenen het uitsluitend recht om te bouwen, onderhouden en exploiteeren de volgende spoorwegen,—in deze Conventie aangeduid met den naam van “Nieuwe Spoorwegen.”

- (1) Een spoorweg van zeker punt op de grens van den Oranje Vrijstaat in de nabijheid van Kimberley naar Bloemfontein; waarbij eene verbinding met de Kaapsche Spoorwegen zal worden tot stand gebracht te Kimberley of daaromtrent;
- (2) Een spoorweg van Harrismith tot een of andere aansluiting met de lijn Norval's Pont—Viljoensdrift op een punt tusschen de Zand en Valsch Rivieren, zoo nabij Kroonstad als dit uitvoerbaar is;
- (3) Een spoorweg van Bloemfontein door de districten Ladybrand, Ficksburg en Bethlehem naar een verbindingspunt op Lijn 2;
- (4) Een spoorweg uitgaande van een punt op lijn (3) ten oosten van de Modderrivier, niet meer dan 30 mijlen ten oosten van Bloemfontein naar het dorp Wepener of daaromtrent.

Artikel 2.

De routes te worden gevolgd voor Lijnen (1), (3) en (4) zullen zijn de routes aangegeven in het uittreksel van de notulen eener vergadering van de Spoorweg Commissie, gedateerd 14 November, 1895, welke als Bijlage C hieraan is toegevoegd, met deze wijziging dat, indien de Ingenieurs mochten oordeelen, dat tengevolge van technische bezwaren een verbindingspunt tusschen Lijn (2) en Lijn (3) niet gemakkelijk kan worden vastgesteld binnen 20 mijlen ten westen van Bethlehem, dat dan zulk een verbindingspunt zooveel verder westelijk mag worden gekozen als wenschelijk is op voorwaarde, dat zulk een verbindingspunt zal vallen binnen het district Bethlehem.

Lijn (2) zal voor zoover dit uit een technisch oogpunt geen bezwaar oplevert, door of anders zoo dicht mogelijk langs het dorp Bethlehem gaan.

Artikel 3.

Het Kaapsche Gouvernement verbindt zich om de genoemde Spoorlijnen in alle opzichten even degelijk aan te leggen, te onderhouden en te exploiteeren als het Gouvernement voornoemd heeft ondernomen dat te doen ten opzichte van een spoorweg van Norval's Pont tot Viljoensdrift en in andere opzichten, behoudens bepalingen in de genoemde Conventies vervat, behalve voor zooverre de bepalingen worden gewijzigd door de bedingen en voorwaarden vervat in deze Conventie met dien verstande dat:—

- (a) Geen helling steiler zij dan 1 op 40; en
- (b) De bouw van Lijn (3) en Lijn (4) lichter van constructie mag zijn dan die van Lijnen (1) en (2) als bepaald in de Bijlage gemerkt D.

Artikel 4.

Artikel 5 van Deel I der Conventie gedateerd 11 Juni, 1889, zal niet van toepassing zijn op Nieuwe Spoorwegen, maar ingeval het noodzakelijk mocht blijken om de bestaande werkplaatsen te Bloemfontein ten behoeve van genoemde Spoorwegen uit te breiden, zullen de kosten van zulk een vergrooting gevoegd worden bij de kapitaal kosten der genoemde Spoorwegen.

Artikel 5.

De locomotieven, rollende kranen en "break-down vans," vereischt voor de exploitatie van de verschillende Nieuwe Spoorwegen, zullen berekend worden over en boven de kapitaal kosten van aanleg, het bedrag van tijd tot tijd te worden bepaald met wederzijdsch goedvinden of bij scheidsrechterlijke beslissing; met dien verstande dat, reparaties of vernieuwingen jaarlijks bij de exploitatiekosten in rekening worden gebracht.

Artikel 6.

Rollend materiaal, niet bestaande uit locomotieven, rollende kranen en "brake-down vans," dat van tijd tot tijd vereischt wordt naar de behoorlijke exploitatie der genoemde Lijnen zal door het Kaapsche Gouvernement tegen een prijs van niet meer dan £800 per mijl worden geleverd, maar—

- (a) Eene vergoeding van 4 % 's jaars zal worden toegestaan voor slijtage en gewone vernieuwingen, en

- (b) De onkosten van alle reparaties aan rollend materiaal zoowel als de vervanging van door spoorweg-ongelukken onbruikbaar geworden materiaal door nieuw materiaal, zal elk jaar bij de exploitatiekosten in rekening worden gebracht, welke rekening verder zal worden belast met 4 % bij wijze van rente op den oorspronkelijken prijs van zulk rollend materiaal, terwijl verder wordt bepaald, dat ingeval van overname en exploitatie van de Nieuwe Spoorwegen door den Oranje Vrijstaat de laatste aan het Kaapsche Gouvernement zal betalen een som te worden vastgesteld met wederzijdsch goedvinden of door scheidsrechterlijke beslissing, welk bedrag zal voorstellen de dan bestaande waarde van het rollend materiaal vereischt voor de behoorlijke uitrusting van de gezegde Lijnen, terwijl behoorlijk in aanmerking zullen worden genomen de bedragen, welke op zulk een datum reeds in rekening zijn gebracht voor slijtage en gewone vernieuwingen als vermeld in onder-afdeeling (a) van dit artikel.

Artikel 7.

Twee behoorlijk bevoegde Ingenieurs zullen benoemd worden, de eene door de Vrijstaatsche Regeering, de andere door het Kaapsche Gouvernement; die Ingenieurs moeten gezamenlijk de reeds gedane opmetingen onderzoeken en zoodanige nieuwe opmetingen verrichten als noodig zullen zijn om hen in staat te stellen om in overeenstemming met Bijlage C rapport in te dienen aangaande de beste routes voor de Nieuwe Spoorwegen. Daarna zullen zij eene begrooting opmaken van de kosten van aanleg van elk der genoemde Spoorwegen. Die ramingen zullen onderworpen zijn aan de goedkeuring der gezegde Regeeringen en opgevat worden als een maximum van oorspronkelijke kosten voor den aanleg der gemelde Spoorwegen, terwijl zij zullen worden toegevoegd aan en beschouwd worden als deel uitmakende van deze Conventie en als Bijlage daarbij zullen worden opgenomen, mits de Ingenieurs tegelijkertijd benaderende ramingen zoo volledig mogelijk inleveren van de kosten van elk der afdeelingen aangegeven in Artikel 13 van dit Deel welke ramingen bij deze Conventie zullen worden gevoegd als eene verdere Bijlage.

Artikel 8.

- (a) Kosten van opmeting.
 (b) Kosten, zoo die er zijn, van het sluiten eener leening voor de Nieuwe Spoorwegen of eenig onderdeel daarvan, mits de voorwaarden van zulk een leening vastgesteld zijn geworden na raadpleging van de Vrijstaatsche Regeering en
 (c) Interest tegen den bestaanden koers, 4 % 's jaars niet te bovengaand, en berekend op de kosten gemaakt gedurende den aanleg, daarbij ingesloten de kosten gemaakt onder Artikel 13 van dit Deel—zal gevoegd worden bij de kosten van den aanleg.

Artikel 9.

De spoorstaven, die gebruikt zullen worden voor den aanleg der Nieuwe Spoorwegen zullen van staal zijn en onderworpen aan de bepalingen van Artikel 3 van dit Deel en van Bijlage D van deze Conventie, niet minder wegen dan 60 lbs. per yard. De dwarsliggers, die bij den aanleg moeten gebruikt worden, zullen van staal of van staafijzer zijn, tenzij anders bepaald bij wederzijdsche overeenkomst.

Artikel 10

Het Kaapsche Gouvernement onderneemt den aanleg van de Nieuwe Spoorwegen zooveel doenlijk te bespoedigen en de Nieuwe Spoorwegen voldoende voltooid te hebben om voor 't verkeer te worden geopend binnen de volgende termijnen, te weten :—

- (a) Lijn (1) op of vóór den 31sten dag van December, 1898 ;
- (b) Lijn (2) op of vóór den 31sten dag van December, 1899 ;
- (c) Lijnen (3) en (4) zoo spoedig mogelijk na den 31sten dag van December, 1900 ;

en geheel te zijn voltooid binnen de volgende termijnen, te weten :—

- (a) Lijn (1) op of vóór den 30sten dag van Juni, 1899 ;
- (β) Lijn (2) op of vóór den 30sten dag van Juni, 1900 ;
- (γ) Lijnen (3) en (4) op of vóór den 31sten dag van December, 1901 ; behoudens dat, door reden van eenige onvoorziene omstandigheid buiten het beheer van het Kaapsche Gouvernement, zooals buitengewone waterfloeden, verwoesting van bruggen of anderszins veroorzakende, schipbreuk van vaartuigen, spoorweg-materiaal bevattende voor de genoemde Spoorwegen, of door eenige hoogere macht in het algemeen, het Kaapsche Gouvernement niet in staat zal zijn de gezegde Spoorwegen te voltooiën binnen de respectievelijk bovengenoemde termijnen, zooveel meer tijd zal worden gegeven aan dat Gouvernement voor zulke voltooiing als zal worden bepaald bij overeenkomst tusschen de twee Regeeringen, of, ingeval van geschil, door arbitrage, als voorzien onder Artikel 1 van Deel VII van de Conventie van 1889 ; behoudens verder, dat de boete voor vertraging in de voltooiing zal bedragen, voor elken dag vertraging drie maanden niet te bovengaande tien ponden sterling ; voor elken dag vertraging gedurende een verderen termijn, niet te bovengaande de volgende drie maanden, twintig ponden sterling en voor elken dag vertraging over zes maanden, vijftig ponden sterling.

Artikel 11.

Telkens wanneer zulks zal worden geëischt door de Vrijstaatsche Regeering zal het Kaapsche Gouvernement zijn verplicht de Nieuwe Spoorwegen behoorlijk te omheinen.

Artikel 12.

Alleen zulke tijdelijke bruggen zullen worden aangelegd als vereischt mochten worden ten behoeve van den aanleg of het onderhoud van de Nieuwe Spoorwegen of als onderling zal worden overgenomen.

Artikel 13.

Het bedrag der kosten van :—

- (A) Stations-gebouwen ;
- (B) Woningen voor het personeel ;
- (C) Vergoeding naar onteigening ;
- (D) De mogelijke meerdere kosten, bedoeld in Bijlage D, ondersectie 6, van deze Conventie ;
- (E) Omheining gelijk bedoeld in Artikel 11 van dit Deel of als noodig mocht worden geoordeeld ;
- (F) Tijdelijke bruggen onder het voorgaand artikel ;

- (G) Zulke uitbreiding van werkplaatsen als bepaald in Artikel 4 van dit Deel ;
- (H) Locomotieven, rollende kranen en "break-down vans," bedoeld in Artikel 5 van dit Deel ; en
- (I) Zulke verdere bedragen als mocht worden overeengekomen ; zal worden gevoegd bij de hoofdsom van de kosten der nieuwe spoorwegen, zulke bijgevoegde kosten niet te worden beschouwd als begrepen in de minimum-begrooting van kosten van aanleg hier tevoren bedoeld in Artikel 7 van dit Deel.

DEEL III.

VERLENGINGEN EN VERBINDINGEN MET ANDERE LIJNEN.

Artikel 1.

Voor Artikel 1 Deel II van de Conventie van 1889, wordt het volgend Artikel in plaats gesteld :—

Zoolang eenige Spoorweg in den Oranje Vrijstaat onder het beheer is van het Kaapsche Gouvernement zal dat Gouvernement de voorkeur hebben om aan te leggen, te onderhouden en te exploiteeren eenige toegestane verlenging of verbinding met zulke Spoorwegen in eenige richting op de bepalingen en voorwaarden overeenkomende met die vervat in deze Conventie, met zulke afwijkingen als veranderde omstandigheden mochten vereischen en waaromtrent mocht worden overeengekomen tusschen de genoemde Regeeringen, met dien verstande dat, als de Vrijstaatsche Regeering te eeniger tijd de bestaande lijn van Norval's Pont naar Viljoensdriift zal overnemen, de genoemde voorkeur niet zal gelden, ingeval gezegde Regeering zal gemachtigd zijn en zal verlangen zelf eenige andere verlenging of verbinding met de genoemde lijn aan te leggen, niet mededingende met eenige lijn te dien tijde onder het beheer van het Kaapsche Gouvernement : en het wordt verder overeengekomen dat, zoolang de Nieuwe Spoorwegen of eenige verlenging daarvan of verbinding daarmede onder het beheer of de exploitatie van het Kaapsche Gouvernement zullen zijn, geen hooger of ander tarief voor het vervoer van ingevoerde goederen zal worden berekend, en geene regeling voor de exploitatie zal worden gemaakt voor eenige verlenging of verbinding niet onder zijn beheer of exploitatie, dan is voorzien door deze Conventie, tenzij bij overeenkomst met het Kaapsche Gouvernement.

Artikel 2.

Voor Artikel 3 van deel II van de Conventie van 1889, wordt het volgend Artikel in plaats gesteld met betrekking tot de Nieuwe Spoorwegen :—

In het geval, dat het Kaapsche Gouvernement geen gebruik maakt van zijne voorkeur onder Artikel 1 van dit Deel binnen zes maanden van den datum van ontvangst van kennisgeving van de Vrijstaatsche Regeering, zal de voorkeur vervallen en het Gouvernement voornoemd zal, terwijl het de nieuwe Spoorwegen exploiteert, toestaan eenige andere lijn daarmede te verbinden, waar dit door de Vrijstaatsche Regeering zal worden geëischt, ten koste van zulke andere lijn, terwijl het Kaapsche Gouvernement aan zulke lijn elke redelijke faciliteit geeft voor de behoorlijke regeling van het vervoer van goederen en passagiers, tegen betaling van een redelijk bedrag voor het gebruik van

eenig station op het punt van aansluiting en met betrekking tot het exploiteeren daarvan als van tijd tot tijd zal worden overeengekomen; eenig geschil onder dit artikel te worden verwezen naar arbitrage op de wijze als voorzien bij Artikel 1 van Deel VII van de Conventie van 1889.

DEEL IV.

TARIEVEN EN VERVOER.

Artikel 1.

Het wordt verstaan en overeengekomen ten opzichte van Lijn (2) dat het Kaapsche Gouvernement het recht zal hebben, na gehouden overleg met de Vrijstaatsche Regeering, zoodanig te regelen het Tarief van Kosten ten opzichte van ingevoerde goederen, vervoerd naar eenig station op de lijn voornoemd ten westen van het District Bethlehem, dat het totaal bedrag van vervoerkosten van eenige andere haven dan een Kaapsche niet minder zal zijn dan het laagste doorvoer tarief op dezelfde klasse van goederen van eenige haven der Kaapkolonie.

Hetzelfde recht wordt toegekend ten opzichte van alle stations ten zuiden van het District Ficksburg.

Artikel 2.

Elke van de Nieuwe Spoorwegen zal, ten opzichte van snelheid en faciliteiten voor verkeer en in elk geval en in alle opzichten, dezelfde voorrechten genieten als eenige andere overeenkomstige lijn reeds gebouwd of hierna te bouwen door het Kaapsche Gouvernement, hetzij binnen of buiten de Kaapkolonie.

DEEL V.

REKENINGEN.

Artikel 1.

Wanneer een van de Nieuwe Spoorwegen voor het verkeer zal worden geopend, zullen het bedrag, waarmede die spoorweg moet worden belast voor de kosten van Algemeen Beheer en de uitgaven voor verbinding met eenige bestaande lijnen, en de salarissen uit te betalen aan ambtenaren in dienst van zoodanigen spoorweg, worden vastgesteld door het Kaapsche Gouvernement in overleg met de Vrijstaatsche Regeering.

Artikel 2.

Het Kaapsche Gouvernement stemt toe in eene jaarlijksche verdeling van de winsten op de Norval's Pont-Viljoensdrift lijn van en na den 31sten dag van December, 1896, en neemt op zich eene rekening over te leggen op den 31sten dag van December, 1896, en daarna jaarlijks op den 31sten dag van December, van elk achtereenvolgend jaar, aanwijzende de winsten als dan toekomende aan de Vrijstaatsche Regeering ten opzichte van de lijn.

De Vrijstaatsche Regeering stemt toe het bedrag der winsten, dat op den 31sten dag van December, 1896, zal blijken haar toe te komen in leen te geven als eene bijdrage in de kosten van aanleg van de Nieuwe Spoorwegen en het Kaapsche Gouvernement verbindt zich interest op die som te betalen van den 1st dag van Januari, 1897, berekend tegen $2\frac{3}{4}$ % per jaar.

Ingeval de Vrijstaatsche Regeering te eeniger tijd daarna de Norval's Pont-Viljoensdrift lijn zal overnemen, zal zij het recht hebben te eischen,

dat het op de bovengenoemde wijze in leen gegeven bedrag worde bestemd als gedeeltelijke betaling van genoemde lijn, deze voorwaarde echter, dat de Vrijstaatsche Regeering schuldbrieven ten gunste van het Kaapsche Gouvernement zal uitgeven voor het genoemde bedrag, ter voldoening *pro tanto* van den prijs van overname; zulke schuldbrieven te worden afgelost en voldaan ten bedrage van de leening voornoemd na twee jaren kennisgeving van eene der twee Regeeringen aan de andere en in dien tusschentijd rente te dragen berekend tegen $3\frac{1}{2}$ % per jaar.

Artikel 3.

In de rekeningen welke moeten worden overgelegd op de wijze bepaald in Deel IV van de Conventie van 1889, zal van tijd tot tijd worden opgenomen ten laste van de Inkomsten Rekening der Nieuwe Spoorwegen, het werkelijk rente-bedrag, zulk bedrag niet te bovengaande 4 % 's jaars, op de hoofdsom alsdan werkelijk opgenomen of uitgegeven door het Kaapsche Gouvernement voor den aanleg der genoemde Spoorwegen, met inbegrip van rente op het bedrag geleend onder het laatst voorgaand Artikel.

De winsten, zoo er eenige zijn, op de lijn of lijnen van de Nieuwe Spoorwegen, voor 't verkeer geopend, zullen jaarlijks verdeeld worden, op den 31sten dag van December, van elk jaar, tusschen de twee Regeeringen in gelijk aandeel, en het bedrag van het aandeel der Vrijstaatsche Regeering zal, als het niet wordt aangewend volgens Bijlage B. aan die Regeering worden uitbetaald door het Kaapsche Gouvernement op zulk eene wijze als de Vrijstaatsche Regeering zal geschikt oordeelen.

In geval er geene winsten zijn, zal het verlies, zoo er eenig is, op de kosten van onderhoud, exploitatie en rente, worden gedragen overeenkomstig de bepalingen vervat in Bijlage B van deze Conventie.

DEEL VI.

WETGEVING EN BEPALINGEN.

Artikel 1.

Voor Artikelen 1 en 4 van Deel V van de Conventie van 1889, wordt het volgende Artikel in plaats gesteld, met betrekking tot de Nieuwe Spoorwegen:—

De Vrijstaatsche Regeering neemt op zich aan den Volksraad van den Oranje Vrijstaat eenige wetgeving voor te leggen, die vereischt mocht worden voor de noodzakelijke doeleinden dezer Conventie, alsmede voor de regeling en het beheer der Nieuwe Spoorwegen, zoodat het Kaapsche Gouvernement instaat worde gesteld die Spoorwegen ten volle te beheeren en te besturen.

Zulke wetgeving moet zooveel als praktiesch uitvoerbaar is, worden gebaseerd op de tegenwoordige wetgeving betrekkelijk Kaapsche Gouvernement Spoorwegen in de Kaap-kolome.

Alle gewone tijdtafels voor passagiers en alle regulaties voor de Nieuwe Spoorwegen waar het publiek belang bij heeft, zullen onderworpen zijn aan de goedkeuring van de Vrijstaatsche Regeering.

DEEL VII.

HET OVERNEMEN VAN SPOORWEGEN DOOR DEN ORANJE VRIJSTAAT.

Artikel 1.

Voor Artikel 1 van Deel VI der Conventie van 1889, wordt het volgend artikel in plaats gesteld met betrekking tot de Nieuwe Spoorwegen.

Telkens wanneer, onderworpen aan de bepalingen vervat in Bijlage B en aan eene kennisgeving van niet minder dan zes maanden aan het

Kaapsche Gouvernement, te eeniger tijd na de voltooiing der Nieuwe Lijnen, de Vrijstaatsche Regeering het geschikt zal vinden, de Nieuwe Spoorwegen over te nemen, zal het Kaapsche Gouvernement de genoemde spoorwegen aan de Vrijstaatsche Regeering overgeven in behoorlijken staat van exploitatie, toestand en onderhoud (billijke slijtage uitgezonderd) en alle gebouwen en toebehooren, met insluiting van locomotieven, rollende kranen en "breakdown vans" en zoodanige rollend materiaal als is bepaald in Artikel 6 van Deel II van deze Conventie, tezamen met eenig ander artikel of voorwerp behoorende tot of in verband met de spoorwegen voornoemd met dit voorbehoud, dat de Vrijstaatsche Regeering niet het recht zal hebben alleen eenigdeel van de genoemde spoorwegen over te nemen.

Artikel 2.

Bij het overnemen van de Nieuwe Spoorwegen, op de wijze als boven bepaald, zal de Vrijstaatsche Regeering aan het Kaapsche Gouvernement de werkelijke kosten van aanleg der genoemde spoorwegen betalen.

De werkelijke aanlegkosten der genoemde spoorwegen zullen worden bepaald overeenkomstig de Artikelen 3 en 8 van Deel II van deze Conventie, waarbij zullen worden gevoegd de kosten van de onderscheiden bedragen opgesomd en bedoeld in Artikel 13 van genoemd Deel, tezamen met zulke bijkomende sommen als in het bijzonder zullen zijn of worden goedgekeurd door de Vrijstaatsche Regeering.

Artikel 3.

In geval dat de Vrijstaatsche Regeering van het Kaapsche Gouvernement de Nieuwe Spoorwegen of eenigen anderen spoorweg in den Vrijstaat aangelegd door de Kaap Kolonie, overneemt, verbindt zich de Vrijstaatsche Regeering bij deze aan het Kaapsche Gouvernement het voorrecht en de voorkeur te geven van geheel of gedeeltelijk te voorzien in de fondsen vereischt voor zulke overname; van zoodanige voorkeur gebruik te maken binnen drie maanden van den datum van kennisgeving ontvangen van de Vrijstaatsche Regeering, waarin de voorwaarden en bepalingen worden aangeboden met betrekking tot rente, termijn van betaling en anderszins, op welke de Vrijstaatsche Regeering zich voorstelt eenig kapitaal op te nemen voor zulke overname; wordende het verstaan, dat het rente bedrag per jaar door den Oranje Vrijstaat te betalen op schuldbrieven *à pari* niet minder zal zijn dan 3% noch meer dan 4% en dat het tijdperk voor inlossing van schuldbrieven niet minder zal zijn dan vijf jaar.

Artikel 4.

In het geval de Vrijstaatsche Regeering hare keuze doet gelden onder de Conventie van 1891 om den Bethulie Springfontein Spoorweg over te nemen, dan stemt de gezegde Regeering toe om aan het Kaapsche Gouvernement het recht te verleenen de gezegde lijn te bewerken op voorwaarden zooals voorzien in Bijlage 4 van deze Conventie voor een tijdperk zoo lang als het Kaapsche Gouvernement de Norval's Pont Viljoensdrift lijn zal exploiteeren.

Gegeven onder mijne hand en het publieke zegel van den Oranje Vrijstaat, te Bloemfontein, dezen 19den dag van December, 1895.

(Get.) P. J. BLIGNAUT,
Waarnemend Staatspresident.

Given under my hand and the public seal of the Colony of the Cape of Good Hope, at Cape Town, this 24th day of December, 1895.

(Sgd.) HERCULES ROBINSON,
Governor.

BIJLAGE A¹.

Uittreksel uit de Notulen van den Hoog Edelen Volksraad van den Oranje Vrijstaat, gedateerd 23 Januari, 1894.

Aan de Orde van den Dag :

Paragraaf 6 van de Aanspraak van Zijn Hoog Edele den Staatspresident : spoorwegen.

Besluit op voorstel van den heer G. F. Esselen, ondersteund door den heer M. J. Martin :—

No 98. De Raad besluit, dat bij wijze van concessie een spoorweglijn zal gebouwd worden van Harrismith over Bethlehem, of zoo nabij Bethlehem mogelijk, met aansluitingspunt aan de hoofdlijn zoo nabij mogelijk aan Kroonstad, met inachtneming der bepaling omtrent het aansluitingspunt bij de Spoorweg Conventie en draagt aan Zijn Hoog Edele den Staatspresident op om tot het daarstellen van gemelde spoorweglijn concessie te verleenen met inachtneming zoover doenlijk van de aanbevelingen vervat in het Rapport van de Spoorweg Commissie aan den Volksraad in zijne gewone jaarlijksche zitting voorgelegd en benoemt eene Commissie van acht leden uit zijn midden benevens den Staatsprocureur, om Zijn Hoog Edele den Staatspresident in het onderhandelen met concessionarissen en het sluiten van contracten behulpzaam te zijn.

Aangenomen.

BIJLAGE A².

Uittreksel uit de Notulen van den Hoog Edelen Volksraad van den Oranje Vrijstaat, gedateerd 3 Mei, 1895.

Aan de Orde van den Dag :

Paragraaf 6 der Aanspraak van Zijn Hoog Edele den Staatspresident. —Spoorwegen :

Voorstel van den Heer C. van der Walt, ondersteund door den heer J. G. Keyter ; gewijzigd door het amendement voorgesteld door den heer P. D. de Wet, ondersteund door den heer J. G. Luyt. en gewijzigd door het amendement voorgesteld door den heer C. R. de Wer, ondersteund door den heer S. P. Fouché :—

No. 208.—De Volksraad besluit, dat bij wijze van concessie een Spoorweg zal worden gebouwd vanaf een punt op de grens van dezen Staat in de nabijheid van Kimberley, met het doel vandaar met de thans bestaande Kimberley lijn aansluiting te verkrijgen, met inachtneming van de belangen van Boshof en Petrusburg ; en van Bloemfontein door de graandistricten aansluitende aan de reeds gestemde Harrismith-verlenging ; verder een lijn vanaf Wepener of daaromtrent aansluitende aan de lijn van Bloemfontein door de graandistricten aan een punt niet verder dan 30 mijlen ten oosten van Bloemfontein.

De Volksraad machtigt den Staatspresident om tot daarstelling van genoemde lijnen concessie te verleenen, met inachtneming zoover doenlijk van de aanbevelingen vervat in het Rapport van de Spoorweg Commissie aan den Volksraad in zijn jaarlijksche zitting van 1893 voorgelegd en benoemt eene Commissie van acht leden uit zijn midden, benevens den Staatsprocureur, om Zijn Hoog Edele den Staatspresident in het onderhandelen met aanvragers en in het sluiten van het contract terzijde te staan.

Aangenomen.

BIJLAGE A³.

Telegram van den Commissaris van wege het Gouvernement der Kaap Kolonie, aan Zijn Hoog Edele den Staatspresident, d.d. 14 November, 1895.

Uw telegram 13den is sedert mijn terugkeer door het Ministerie rijpelijk overwogen en ik ben gemachtigd te zeggen dat dit Gouvernement na ernstige beraadslaging aan Uw Hoog Edele zijn besluit wenscht kenbaar te maken dat, ingeval Uw Hoog Edele de tenders voor het aanleggen der door den Volksraad van den Oranje Vrijstaat toegestane spoorwegen niet aanneemt, dit Gouvernement bereid zal zijn om bij het Parlement van deze Kolonie het bouwen van die spoorwegen aan te bevelen op voorwaarden en bedingen welke, naar het geloofd, op bevredigende wijze konden worden getroffen, en dat dit Gouvernement gaarne bereid zou zijn om afgevaardigden naar Bloemfontein te zenden om met Uw Hoog Edele of de Commissie over het onderwerp van gedachten te wisselen, als gij toestemt, dat deze stap wenschelijk is.

Intusschen kan ik, zonder in meer bijzonderheden omtrent uw telegram te treden, Uw Hoog Edele verzekeren, dat ingeval een ander aanbod wordt aangenomen, dit Gouvernement geen onmogelijke of onuitvoerbare voorwaarden of bedingen zal stellen betreffende een aansluiting met Kimberley, ofschoon ik denk dat het behoort erkend te worden dat groote zorgvuldigheid in acht genomen dient te worden, voordat zulke voorwaarden en bedingen betreffende aansluiting bij een nieuw spoorweg beheer op bevredigende wijze kunnen worden geregeld. De Ministers hebben dit telegram gelezen, en heeften er hun goedkeuring aan.

BIJLAGE B.

De Commissie zou bereid zijn Zijn Hoog Edele den Staatspresident aan te bevelen, dat, indien de thans bestaande spoorweg van Norval's Pont naar Viljoensdrift door den Oranje Vrijstaat wordt overgenomen, hetzij voor of nadat de nieuwe voorgestelde lijnen door de Kaap Kolonie voltooid zijn, dat eenig verlies op de kosten van bewerking en renten van de Nieuwe Lijnen zou worden goedgemaakt uit de winsten (indien eenige) der overgenomen lijn, mits de Staat tevens in de voordeelen (indien eenige) der Nieuwe Lijnen zal deelen en dat, totdat de Nieuwe Lijnen voltooid zullen zijn, en door den Oranje Vrijstaat worden overgenomen, recht aan het Kaapsche Gouvernement zal worden verleend de Norval's Pont-Viljoensdrift Lijn te bewerken tegen een bonus van 25 % op de netto winsten van die Lijn, met recht aan de Oranje Vrijstaatsche Regeering om de spoorweg profijt op de bestaande Lijnen door de Kaap Kolonie alreeds gemaakt of nog te worden gemaakt uit te zetten op voorwaarden te worden overeengekomen, als bijdrage tot den bouw of in gedeeltelijke afbetaling op eventuele overname van het een of ander der twee systemen.

Verder moet verstaan worden dat de twee systemen in alle opzichten afzonderlijk moeten worden gehouden en dat het te kort, zoo er eenig is, op de kosten van de bewerking en renten der Nieuwe Lijnen zal worden gedekt uit het aandeel der winsten van de bestaande hoofdlijn, den Staat toekomende, de regeling van het vervoer te blijven zooals tot nu toe, onder gezamenlijke toestemming van beide partijen.

Zoolang geen overname geschiedt, blijven de bepalingen der Conventie omtrent de Norval's Pont-Viljoensdrift Lijn bestaan. Ingeval van overname zal kennisgeving van zes maanden moeten geschieden.

De winsten op de Lijnen zullen jaarlijks worden verdeeld en de Oranje Vrijstaat zal de helft der winsten (indien eenige) op de Nieuwe Lijnen genieten zonder voor eenig verlies op de Nieuwe Lijnen aansprakelijk te zijn, boven het bedrag der winsten op de bestaande Lijn den Staat competeerende gedurende het loopend jaar.

Het wordt verder verstaan dat tenzij of totdat de Oranje Vrijstaat de bestaande Lijn zal overnemen, het tekort (indien eenig) op de bewerking van de voorgestelde Nieuwe Lijnen beneden de bewerkingskosten en renten zal worden goedge maakt uit de gezamenlijke winsten (indien eenige) van de bestaande Lijn.

BIJLAGE C.

Uittreksel uit de Notulen der Spoorweg Commissie, d.d. 14 November, 1895.

Aan de Orde van den Dag :

De overweging der richtingen van de voorgestelde Nieuwe Lijnen.

DE KIMBERLEY-BLOEMFONTEIN LIJN.

De Commissie beveelt Z. H. Edele den Staatspresident aan om deze Lijn van Bloemfontein naar Kimberley gebouwd te krijgen en verzoekt Z. H. Edele om te beproeven de toestemming van den Concessionaris te verkrijgen tot eene afwijking zooveel doenlijk in de nabijheid van Petrusburg, alsmede eene afwijking van de rechte richting van ongeveer vijf mijlen ten gunste van het dorp Boshof.

II. WEPENER TAKLIJN.

Besloten om aan Z. H. Edele den Staatspresident aan te bevelen te beproeven om de lijn van Wepener naar het aansluitingspunt gebouwd te krijgen als volgt:—

Van af het dorp Wepener of indien er eenige technische bezwaren daartegen mochten zijn, alsdan van Jamberbergsdrift naar een aansluitingspunt op de eerste passende plek uit een technisch oogpunt beschouwd, aan de andere zijde der Modderrivier binnen 30 mijlen van Bloemfontein.

III. — BLOEMFONTEIN DOOR DE GRAANDISTRICTEN VAN BETHLEHEM.

De Commissie beveelt Z. H. Edele den Staatspresident aan om deze Lijn gebouwd te krijgen als volgt:—

Vanaf Bloemfontein naar het dorp Ladybrand, vandaar door het dorp Ficksburg, vandaar in de nabijheid van Kaffersdorp door Retiefsnek of Slabbertsnek te verbinden met de Harrisnuth verlenging te of nabij Bethlehem, niet verder echter dan 20 mijlen ten westen van het dorp Bethlehem, met dien verstande dat, indien zich eenige aanmerkelijke technische moeilijkheden voordoen om een of meer der gemelde dorpen aan te doen, de lijnen alsdan zoo dicht mogelijk bij zoodanig dorp of dorpen gebouwd zullen worden.

BIJLAGE D.

1. Spoorwegdijk:—

(a) Moet indien minder dan 10 voet hoog 12 voet breed zijn, doch niet minder aan de bovenzijde.

(b) Indien 10 voet hoog of meer, moet 14 voet breed zijn, doch niet minder aan de bovenzijde.

2. Uithouwingen, buiten de vereischte breedte voor afvoersloten, moeten 14 voet breed zijn, doch niet minder aan den voet.

3. De ballast moet 12 duim dik zijn, doch niet minder behalve waar bijzondere omstandigheden zulks toelaten.

4. De vaste weg moet bestaan uit stalen spoorstaven van $46\frac{1}{4}$ lbs. per yard.

5. Dwarsliggers moeten van staal, ijzer of hout zijn:—

(a) Op een gemiddelden afstand tot het aantal van niet minder dan 1,760 per mijl.

(b) Aan de koppelingen der staven moeten zij 2 voet 6 duim van middelpunt tot middelpunt van elkander liggen.

(c) Indien van hout moeten zij 6 voet 6 duim lang zijn, 9 duim breed en $4\frac{1}{4}$ duim dik, doch niet van mindere afmetingen.

(d) Indien van ijzer of staal moet de vorm worden goedgekeurd door den Ingenieur van het Kaapsche Gouvernement en door den Ingenieur van den Oranje Vrijstaat.

6. Indien er te eeniger tijd onderling mocht worden overeengekomen om andere spoorstaven of dwarsleggers te leggen dan de hierboven aangeduide, dan zullen alle verhoogde kosten, die door zoodanige verandering mochten ontstaan, extra berekend worden bij de kapitaal kosten van de betrokken lijn.

OF CALIFORNIA LIBRARY

UC SOUTHERN REGIONAL LIBRARY FACILITY



AA 001 007 684 2



